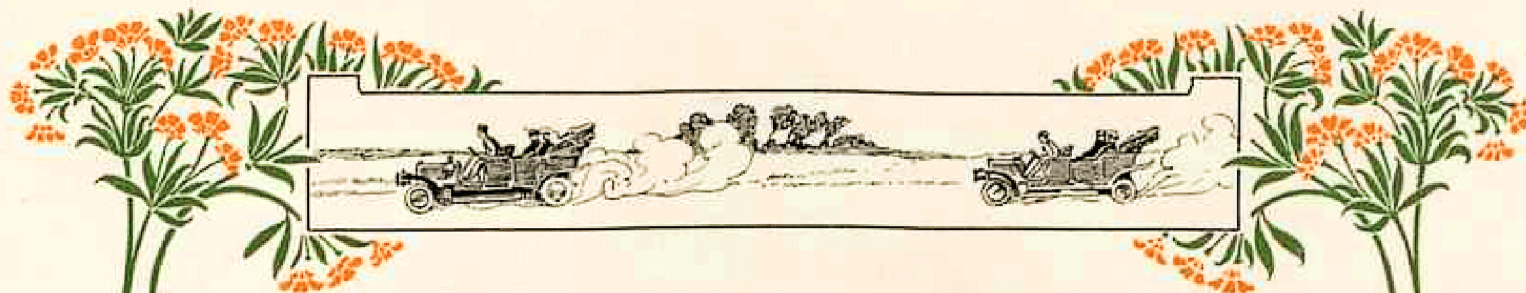
AVTOMOBILES DELAHAYE





AUTOMOBILES

DE TOURISME ET TRANSPORT

CANOTS A PÉTROLE

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES

DELAHAYE

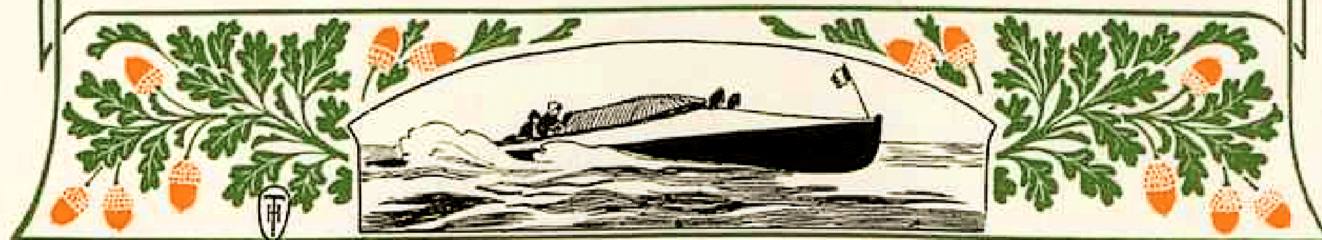
— DELAHAYE & Cie Ld, SUCCrs —

LÉON DESMARAIS* ET MORANE

— ADMINISTRATEURS DÉLÉGUÉS —

10, RUE DU BANQUIER, 10

:: :: PARIS :: ::





S. M. el Rey
DON ALFONSO XIII
AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE
Diplome d'Honneur
LIÈGE 1905
Diplome de Grand Prix

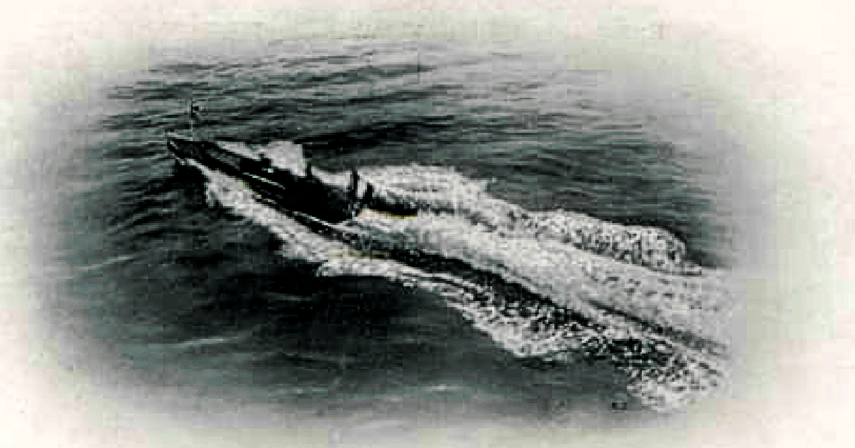


Coupe de S. A. S. le Prince de Monaco.

NOS RÉCOMPENSES

De 1856 à 1876	60 MÉDAILLES D'OR. 25 Médailles d'Argent.
En 1889	
Exposition Universelle	MÉDAILLE D'OR. Médaille d'Argent.
En 1890	
Exposition Internationale de Vienne. . . .	Diplôme d'Honneur.
En 1892	
Exposition de Tours	GRAND PRIX.
En 1896	
Première Grande Course Paris-Marseille-Paris, 2 voitures engagées, 2 Prix	Classée Deuxième.
Exposition de Londres	MÉDAILLE D'OR.





Princesse Elisabeth.



Paris-Marseille 1896.



En 1897

Course Paris-Dieppe	1er Prix (Voitures 6 places). 2e Prix (Voitures 4 places).

En 1898

Course Marseille-Nice	1er Prix (Voitures 6 places).
Course Paris-Amsterdam-Paris. (Course de tourisme)	1er Prix (Voitures 2 places). 1er Prix du Classement Gal. 2e Prix (Voitures 6 places).
Course Genève-Meillerie et retour	1er Prix d'Excellence de l'A. C. F.

En 1899

Exposition de Londres	MÉDAILLE D'OR.

En 1900

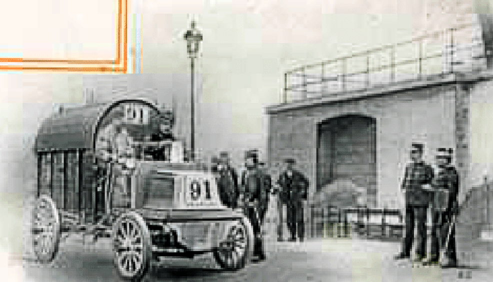
Exposition Universelle de Paris	MÉDAILLE D'OR.
Concours de Tourisme et de Consommation	1er Prix.

En 1901

Exposition de Milan	MÉDAILLE D'OR.
Course Strasbourg-Colmar	1er Prix.
Concours de Consommation Paris-Roubaix	1er Prix.
1er Concours de Consommation du Ministère de l'Agriculture	1er Prix : MÉDAILLE D'OR.

Paris-Amsterdam 1898.





Premier Prix du Ministre de la Guerre en 1906.



En 1905 (suite).

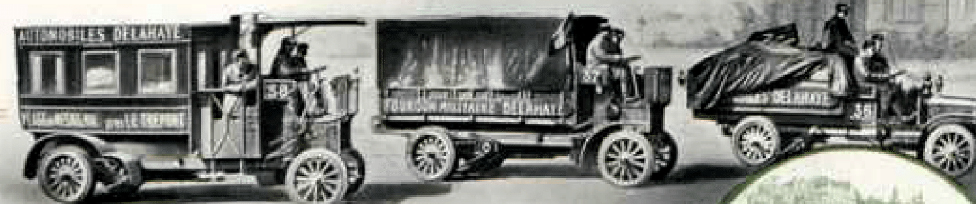
Concours de Tourisme de l'A. C. de Touraine . .	5 Premiers Prix.
Coupe des Pyrénées.	1er Prix des Cars rapides.
Concours des Fourgons Militaires du Ministère de la Guerre.	1er Prix.
EXPOSITION UNIVERSELLE DE LIÉGE	GRAND PRIX. Diplôme d'Honneur.

En 1906

Courses de MONACO, Courses des Grands Racers.	1er Prix.
Courses de MONACO, Championnat de la Mer . .	1er Prix.
EXPOSITION DE MILAN.	GRAND PRIX pour les Automobiles. GRAND PRIX pour les Canots.

En 1907

Concours des Poids Lourds, organisé par le Ministère de la Guerre	1er Prix de sa catégorie.



Concours des Véhicules industriels en 1907.





HISTORIQUE





A marque **Delahaye** est au nombre de trois ou quatre doyennes de cette industrie automobile tout juste vieille de douze ans, mais beaucoup plus ancienne comme fondation : elle dépasse maintenant son soixantième anniversaire.

Fondée à Tours en 1845, par M. BRETHON, pour la construction de machines pour produits céramiques, de machines à vapeur, et par la suite de moteurs à gaz et à pétrole, elle s'est étendue en 1898 par son association avec MM. Léon DESMARAIS et MORANE, les propriétaires de la Maison de Mécanique MORANE AINÉ, fondée elle-même en 1815, devenus ensuite seuls propriétaires de la maison DELAHAYE. Elle s'est encore considérablement augmentée en 1906, par la création de la Société nouvelle dont MM. Léon DESMARAIS et MORANE sont devenus les administrateurs délégués.

Première à ses débuts dans l'industrie automobile en 1896, la marque **Delahaye** se retrouve encore au premier rang, avec une réputation universellement établie de construction hors ligne.

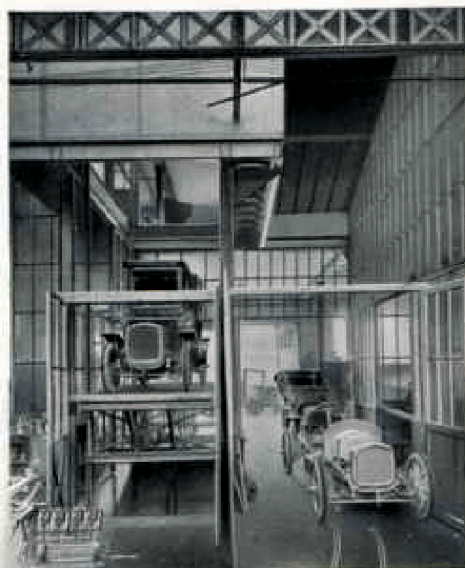
C'est M. Émile DELAHAYE, ancien ingénieur en chef des *Usines Cail* en Belgique, successeur de M. BRETHON, qui, pressentant la grande importance que pouvait prendre l'industrie automobile, n'hésita pas à orienter sa maison dans cette voie nouvelle, après des études approfondies, qui ne tardèrent pas à être couronnées des plus brillants succès.

Premières Grandes Courses

Le résultat fut un début éclatant pour les **Delahaye** dans la première course de très longue distance Paris-Marseille et retour. Deux



La Sortie des Ateliers.



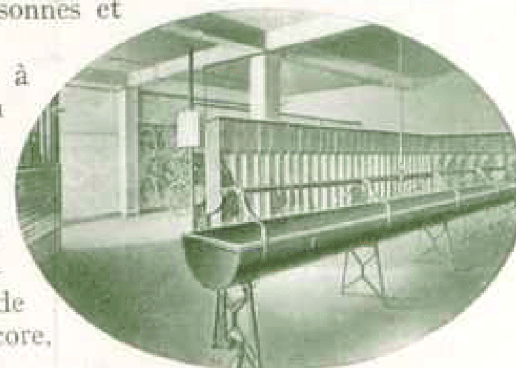
Monte-Charge.



Delahaye étaient en ligne, et enlevaient deux des premières places et la seconde place du classement général. Tout aussitôt se dessinait la ligne de conduite particulière de la marque **Delahaye** recherchant l'utilisation pratique des choses, sa prédilection pour les automobiles transportant quatre ou six personnes et réalisant aussi l'économie de consommation.

C'est avec les voitures à 6 places et à 4 places qu'elle enlève un premier prix et un second prix dans la course Paris-Dieppe, en 1897, un premier prix unique dans Marseille-Nice en 1898, ce qui ne l'empêchait pas toutefois d'arriver première de sa catégorie et première du classement général, avec une voiture à 2 places dans la course Paris-Amsterdam et retour en 1898, la première grande course de capitale à capitale; mais la voiture à 6 places triomphait encore, en seconde ligne dans sa catégorie.

Vestiaires et Lavabos.



Les Voitures de Tourisme

Ayant ainsi battu sur son propre terrain la fameuse 2 places, type reconnu de la voiture de course, la marque **Delahaye**, suivant les désirs de sa clientèle, s'en tint là et se consacra définitivement aux véhicules de tourisme, ignorants de la panne, et avares d'essence ou d'alcool.

Au 1er janvier 1898, une nouvelle extension avait été donnée





Le Bureau d'Etudes.

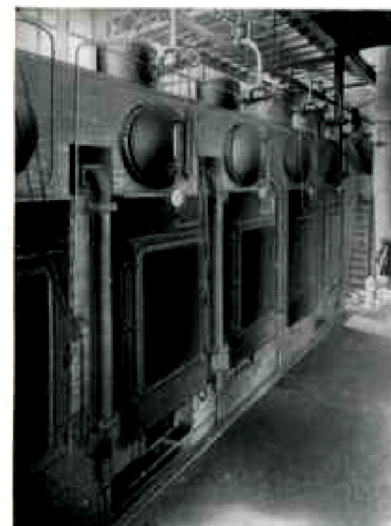


à la marque par l'association de M. DELAHAYE avec MM. Léon DESMARAIS et MORANE, propriétaires de la Maison MORANE AINÉ, qui construisirent alors les usines de la rue du Banquier, à Paris.

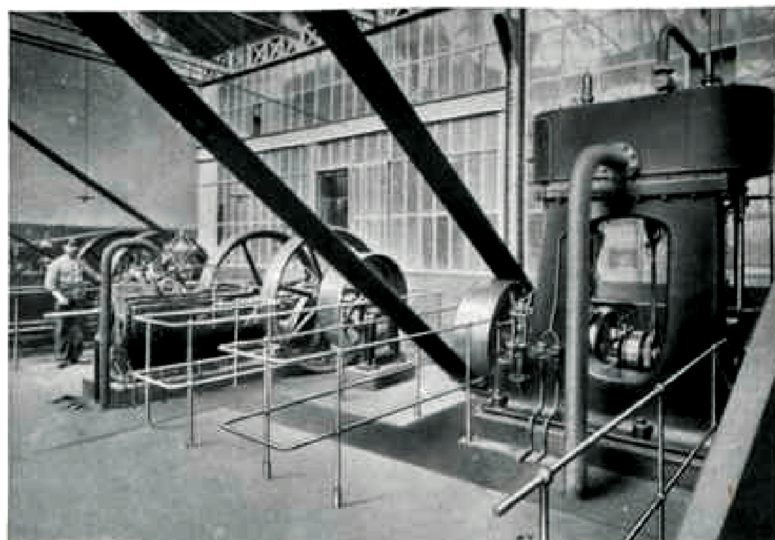
M. DELAHAYE s'étant retiré en 1901 pour raisons de santé, MM. Léon DESMARAIS et MORANE restent seuls propriétaires jusqu'en 1906 et accentuent encore l'évolution de la marque sur l'automobile pratique, si bien que l'on commence à la désigner sous le titre de : « *Marque classique de l'Economie de Consommation* ».

Et ce titre est brillamment affirmé par nombre de victoires venant après le premier prix du Grand Concours de Consommation de l'Exposition Universelle : dans Strasbourg-Colmar ; Paris-Roubaix (alcool) ; Concours du Ministère de l'Agriculture (alcool), en 1901 ; le second Concours à l'alcool du Ministère de l'Agriculture, en 1902 où les **Delahaye**, font une razzia complète dans toutes les catégories.

Plus près de nous, en 1905, le Concours de tourisme de l'Automobile Club de Touraine vaut aux **Delahaye**, cinq premiers prix.



Hall des Chaudières.



Salle des Machines.

Les Voitures de Transports

En même temps qu'elle étudiait ses voitures de tourisme, la marque **Delahaye**, se consacrait tout particulièrement au Poids Lourds, et, par ses études approfondies de châssis spéciaux, se préparait ainsi à atteindre le but qu'elle visait, celui de





Magasin des Pièces finies.



devenir la première marque de construction des Véhicules Industriels.

Des camions, des voitures de livraison, des omnibus étaient déjà en service en 1899, et plusieurs d'entre eux fonctionnent encore avec une régularité qui fait honneur à la marque.

Devant le développement considérable que prenait cette branche nouvelle, de grands concours furent organisés.

C'était une occasion unique de confirmer la valeur des châssis de la marque. En 1905, c'est un fourgon **Delahaye** qui est classé *premier* du concours des Fourgons Militaires organisé par le Ministère de la Guerre. En 1907, c'est encore un camion **Delahaye** qui obtient le *Premier Prix* de sa catégorie dans le second Concours organisé par le Ministère de la Guerre.

De tels succès confirment la réputation de ces châssis simples, robustes, peu coûteux d'entretien, et avec lesquels on réalise une véritable économie dans les transports.

Les Canots à Moteurs

L'Outillage.



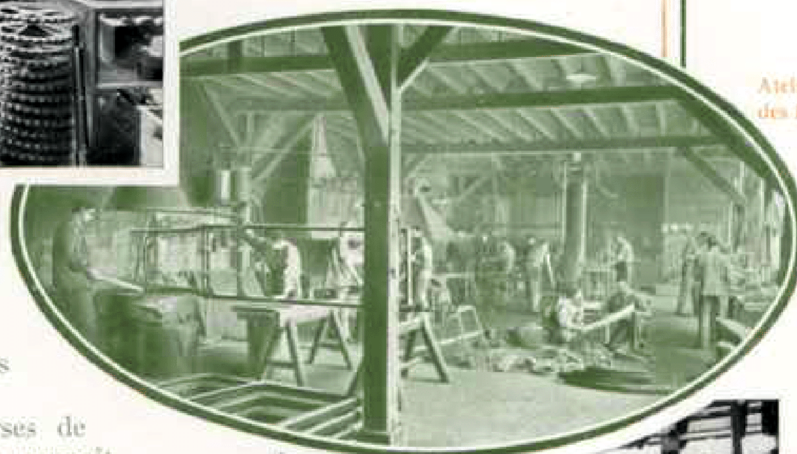
Mais, dès 1903, une autre voie était ouverte, dans laquelle la marque **Delahaye** s'engageait résolument, et où elle allait trouver une éclatante renommée confirmant les qualités de ses moteurs. Le moteur **Titan** était appliqué aux canots et, pour ce début, la marque **Delahaye** triomphait dans la grande épreuve de lancement, Paris à la Mer, avec l'*Henriette*, première des cruisers de deuxième série, et seconde du classement général des cruisers.





Hall des Machines-Outils.

Le premier meeting de Monaco, en 1904, restera célèbre par le chiffre élevé



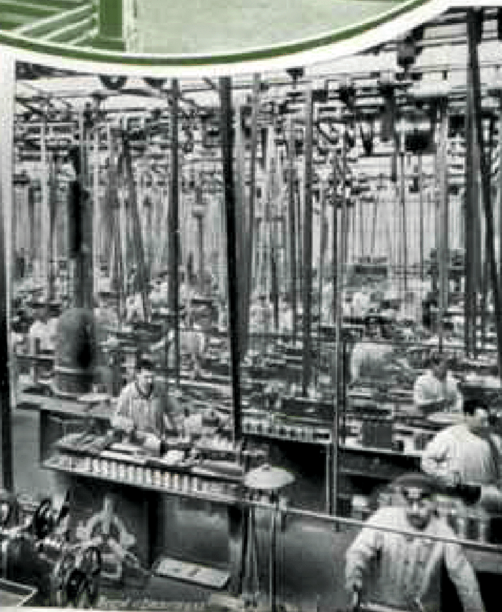
Atelier des Forges.

des victoires des quatre canots pourvus des moteurs Titan : plus du cinquième des prix décernés à ces courses fut le bilan des **Delahaye.**

Puis dans toutes les courses de 1904, la flottille **Delahaye** ne connaît encore que la première place.

Ce fut aussi en 1904 que sortit des usines de la rue du Banquier, le premier moteur de canot fonctionnant au pétrole lampant, et en 1905, le premier moteur léger à explosion, à marche rapide, atteignant la puissance de 300 à 350 HP, étudié et construit spécialement pour la navigation.

Monté sur le *Dubonnet*, ce Titan de 350 HP gagne la coupe de



Les Tours.



Les Machines à rectifier.

S. A. S. le Prince de Monaco, atteint en mer la vitesse de 52 kil. 300, record du monde, et bat son propre record en atteignant, à Juvisy, la vitesse fantastique de 54 kil. 500, gagnant la Coupe de Paris. — Monté dans une nouvelle coque, le *Delahaye*, il gagne successivement les 100 milles marins de la Grande Semaine Maritime du Havre, la course des Grands Racers de Monaco et le Championnat de la Mer qui, à lui seul, avait réuni 90 engagements.

Ces victoires sont pleinement concluantes, étant donné que les moteurs en ligne à égalité d'éléments de puissance travaillent toujours à pleine charge, la résistance de l'élément liquide à la propulsion étant constante et ne comportant pas comme sur la route des paliers ou des descentes où le moteur travaille à puissance réduite.

Les Enseignements de la Course.

C'est assez dire que la marque **Delahaye** a toujours tenu à vérifier par la lutte avec les concurrents la valeur de sa fabrication ; elle l'a fait victorieusement, et la perfection de sa construction s'en est ressentie : les automobiles **Delahaye** et les moteurs **Titan** ont une réputation si établie sous ces rapports qu'ils servent de comparaison pour d'autres moteurs ou voitures automobiles, et non seulement cette réputation vient de la régularité et de la construction irréprochable, mais les concours de consommation, à l'essence, à l'alcool et même au pétrole lampant ont aussi prouvé que le carburateur **Delahaye** était le plus régulier, le plus économique, à tel point que ses avantages de régularité et de consommation sont passés à l'état de proverbe.









J. Barreau, Paris.

LITHOGRAPHIE ORIGINALE DE LÉANDRE
OFFERTE A SES CLIENTS PAR LA
SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES DELAHAYE

Les Études.

Chaque type de voiture ou de moteur de la marque **Delahaye** a en quelque sorte son histoire, glorieuse le plus souvent, et le Bureau des études est pourvu d'archives, de dessins se rapportant à tous les types, en tel ordre que l'on pourrait exécuter en peu de temps telle ou telle pièce se rapportant à une voiture 1898 ou 1896.

Le Bureau des études compte une trentaine d'ingénieurs, dessinateurs, etc., sans parler de la collaboration des différents chefs de services des divers ateliers. La Salle des modèles est un véritable musée, et leur nombre atteint un total fantastique.



Taillage des Engrenages



En dehors des pièces brutes de fonderie, des essieux, des ressorts et des pneumatiques, tout ce qui constitue la voiture automobile est construit entièrement dans les usines **Delahaye**, et, selon le principe de la fabrication en série, toutes les pièces travaillées sont calibrées, vérifiées, interchangeables, sans aucun ajustage après passage dans des ateliers spéciaux d'outillage et de vérification.

Montage des Changements de Vitesse.



Les Moteurs.

Le moteur, l'âme de la voiture ou du canot, est le fameux **Titan,** bien digne de son nom. Qu'il soit à 2 ou 4 cylindres, sa construction n'en est pas moins chose infiniment délicate et c'est à l'élite des ouvriers, c'est aux machines-outils de la plus haute précision que l'on en confie les moindres parties. On le veut puissant, souple, indéréglable, silencieux ; aussi aucune tolérance n'est-elle admise en ce qui le concerne : le centième de millimètre n'est pas une mesure fictive pour chacun de ses organes.

Travail des carters, des paliers, des arbres manivelles, des bielles, des pistons, des sièges de soupapes, des cylindres, etc., tout cela est le souci constant des chefs d'équipes, contre-maîtres, directeurs d'usines, qui ne respirent guère que lorsque le passage au banc d'essai affirme que leur peine n'a pas été vaine.

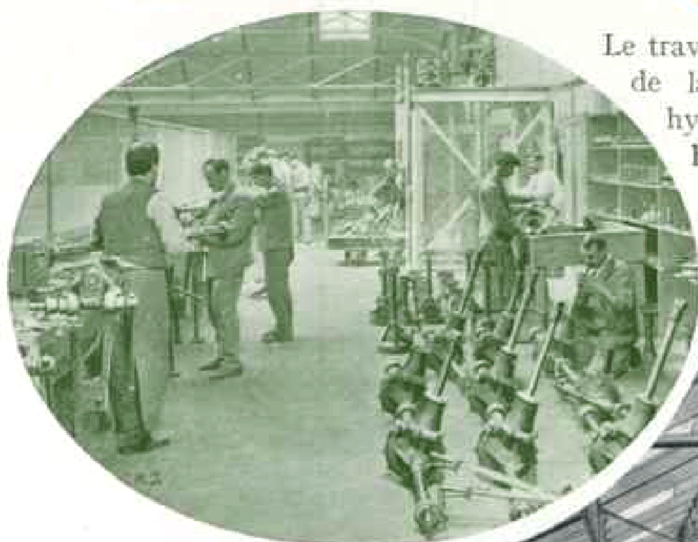
Mêmes soins et peines pour les Carburateurs, ces fameux carburateurs **Delahaye**, les *Harpagons* de la race,



Forge et Cémentation.

car il faut user de l'essence pour marcher, et non marcher pour user de l'essence.

Montage des Différentiels.



Châssis, Essieux et Roues

Le travail de la tôle d'acier emboutie étant l'une des spécialités de la Maison MORANE AINÉ, qui construit le matériel hydraulique servant à cette fabrication, la marque **Delahaye** est donc maîtresse dans l'utilisation de ce procédé pour le montage de ses châssis assurant des résistances inconnues ailleurs.

Aussitôt longerons, traverses, goussets assemblés et rivés, les châssis sont munis de leurs ressorts et essieux, et parviennent au hall de montage des châssis où ce travail d'ajustage est confié à des mécaniciens éprouvés.

Les roues sont fabriquées à l'usine même, afin d'offrir plus de garanties aux clients, l'importance des voitures actuelles et les vitesses atteintes aujourd'hui exigeant cette précaution.



Montage des Moteurs.

Changements de Vitesse et Différentiels.

Les boites à engrenages à roulements à billes sont travaillées dans le grand hall méca-





Essai des Moteurs au Frein.

nique ; la taille des pignons et des engrenages, et leur cémentation sont exécutées selon les procédés les plus récents et les plus perfectionnés.

Bancs et Rouleaux d'Essais.

Le moteur achevé de montage est envoyé à la salle des essais, et là, sur un châssis *ad hoc*, selon son type, il doit avouer sa puissance réelle à chaque variation de son régime de vitesse. Ces essais sont très longs et très minutieux, mais le moteur en sort avec un état civil, une mensuration quasi officielle.

Dans bien des maisons on se contente de mensurer le moteur ; aux usines **Delahaye**, la voiture en ordre de marche est soumise à la même règle. Un rouleau d'essai permet de reconnaître ce qui reste de la puissance du moteur à la jante, à chaque changement de vitesse de la voiture, en sorte que le client peut savoir à 1 ou 2 kilomètres près la vitesse réelle que peut donner son véhicule, en petite, grande ou moyenne vitesses.







Le Titan 300 HP.

Ce ne fut pas peu de chose que la construction du **Titan** 300 chevaux, et le montage du monstre donna plus d'une fois des distractions aux ouvriers en train de monter de modestes 25 HP.

L'essai au frein nécessita aussi une installation toute spéciale, mais on fut récompensé en constatant que la force prévue était atteinte et même dépassée, le moteur donnant aisément jusqu'à 350 HP.

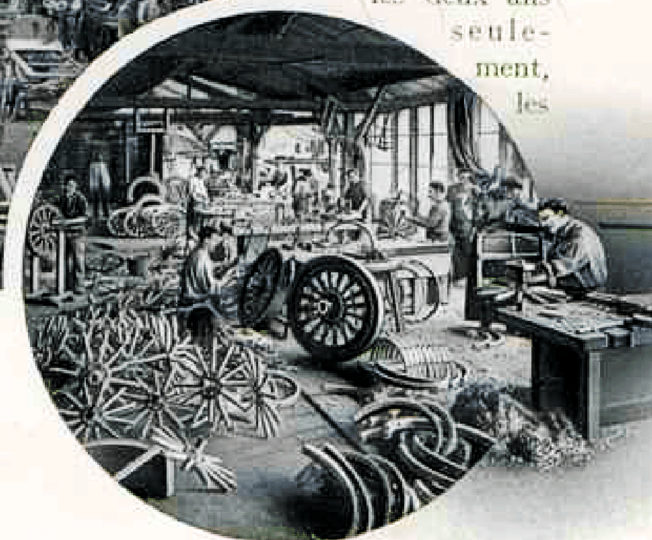
L'installation pour le montage des moteurs sur canot, qui existe rue Esquirol, put servir pour le *Delahaye*, long de 18 mètres, et il partit prêt à être lancé, de cette salle de montage.



Hall du Montage des Châssis.

Les Réparations.

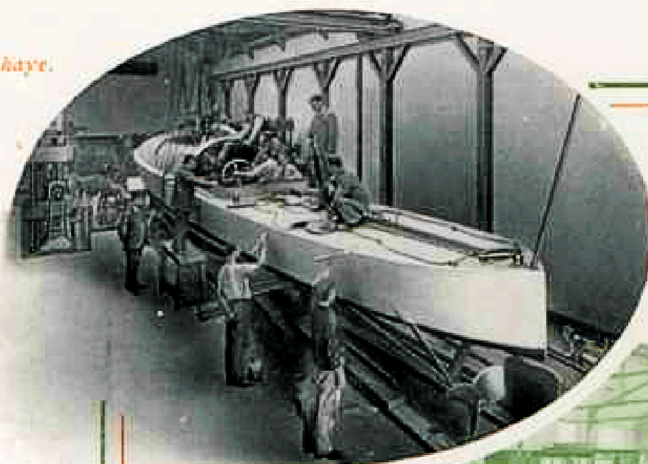
Le plus petit atelier des usines est celui des réparations, qu'il serait plus juste d'appeler : atelier de vérification des voitures. Chaque année, en fin de saison, même tous les deux ans seulement, les



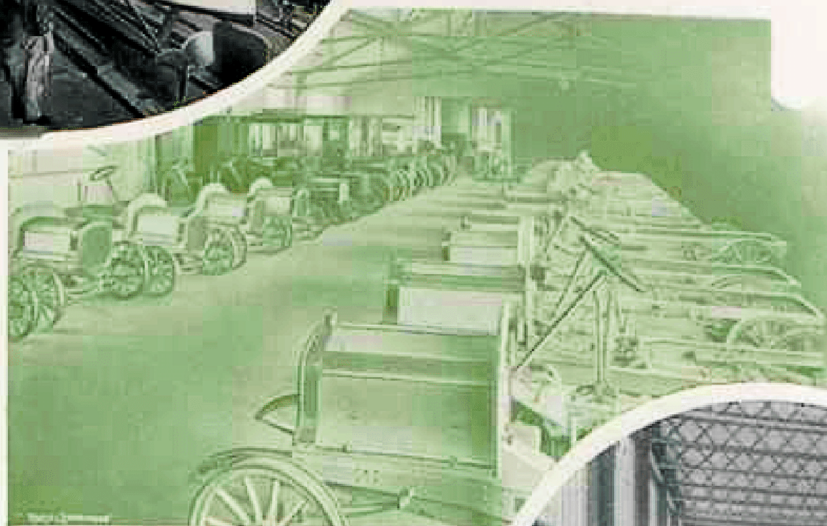
Fabrication des Roues.



Montage du *Delahaye*.

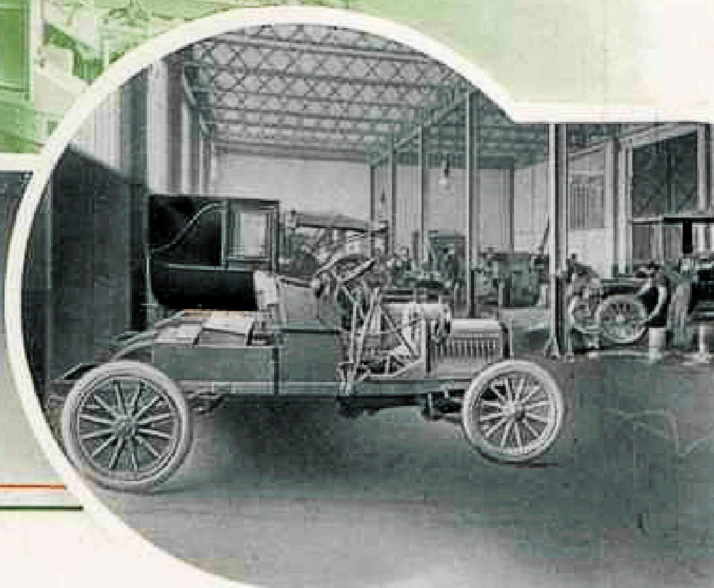


propriétaires d'automobiles y conduisent leurs voitures, pour une vérification d'ensemble. Grâce aux soins apportés à cette vérification, et aux essais faits consciencieu-



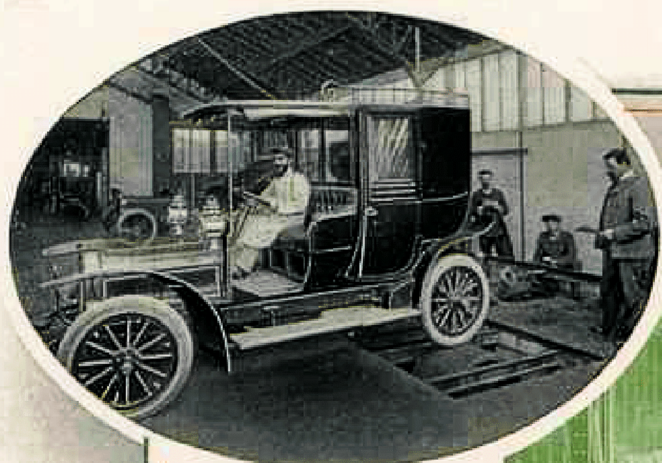
Magasin des Châssis.

sement en route, la voiture quitte l'atelier comme neuve. Il n'est pas rare d'y voir d'anciennes voitures, vieilles de dix ans, qui font encore leur service avec une régularité de chronomètre, et qui sont la gloire et la renommée de la construction solide des **Delahaye**.

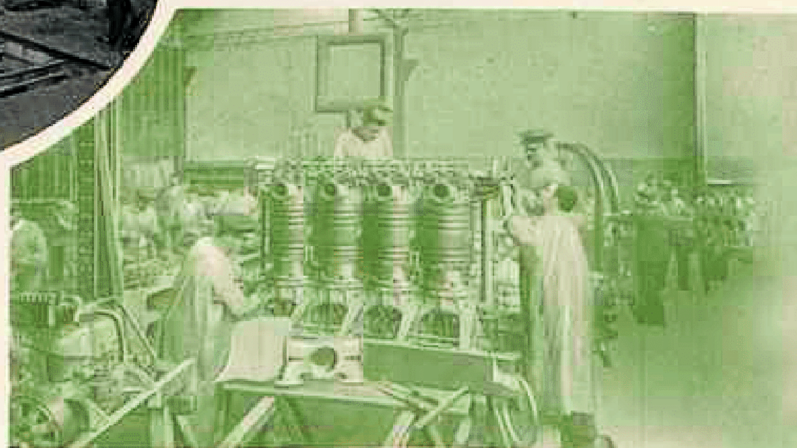


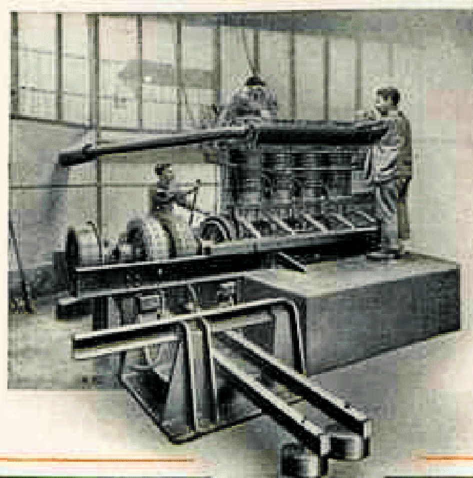
Hall des Voitures en essais.

Rouleau d'essai
des Voitures.



Montage
d'un Moteur
de 300 H P.





Essai au Frein d'un Moteur de 300 H P.



J. Barreau, Paris.

Lithographie originale de LOUIS MORIN
offerte à ses clients par la
Société des AUTOMOBILES DELAHAYE





LES AUTOMOBILES DE S. M. LE ROI D'ESPAGNE

LE jeune Souverain de toutes les Espagnes est l'une des personnalités européennes les plus connues et les plus sympathiques à la fois et ses talents de chauffeur ardent, pratiquant et... compétent n'ont pas peu contribué à sa popularité.

Il n'est pas jusqu'au choix de sa marque favorite qui ne plaise. On se dit : Non seulement il manie bien le volant, mais il s'y connait !

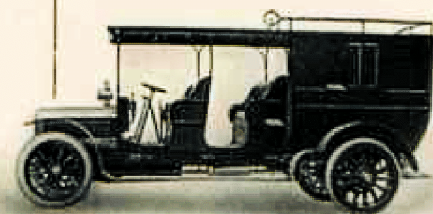
Au dernier Salon, on a pu voir le châssis 45 chevaux de la voiture qui lui a été livrée au printemps. Rien que les modifications demandées par lui en vue des routes d'Espagne dénotaient le connaisseur, le chauffeur pratique : doublement des organes de direction et renforcement de certaines pièces du mécanisme plus directement exposées aux avaries de routes particulièrement dures, etc.

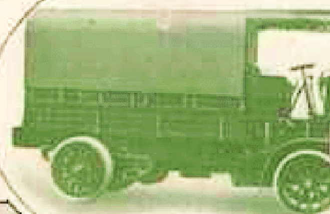
Et depuis, sa 45 HP DELAHAYE est sa favorite et la reine VICTORIA ne se plait que dans celle-là ou dans son landaulet 25 HP, qu'elle a commandé après avoir apprécié celui de l'Infante ISABELLE, sœur du roi. Sa voiture de vitesse est également une Delahaye de 60 HP.

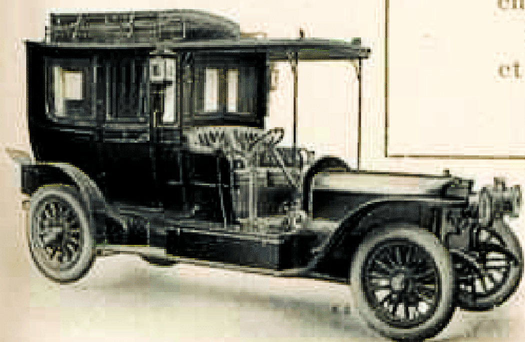
L'exemple du monarque a été suivi comme bien on pense, d'autant plus que les voitures mises à la disposition des invités du Roi sont des 18 et des 12 HP DELAHAYE. On peut dire sans témérité que la Société des Automobiles Delahaye est le fournisseur de la Cour d'Espagne, encore que bien des marques concurrentes essaient de lui ravir cette faveur si accusée.

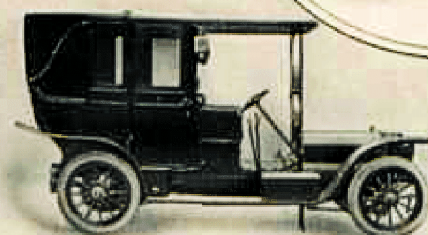
L'influence d'ALPHONSE XIII a été plus loin encore. Puisque les voitures de tourisme DELAHAYE étaient les meilleures à ses yeux, les poids lourds ou les fourgons militaires de cette marque devaient être sans rivaux pour leurs emplois spéciaux et les commandes ont suivi.

Le Roi a l'esprit militaire et il l'a bien fait voir en dotant l'État-Major et l'Intendance des produits de la Société des Automobiles Delahaye.







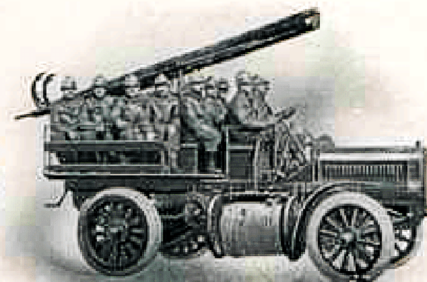






Service public à Rochefort

AUTOMOBILES DE TRANSPORTS



Auto-Pompe des Sapeurs-Pompiers de Paris

LA Société des Automobiles DELAHAYE n'a jamais entamé l'étude d'un problème sans l'avoir poursuivi jusqu'à la solution.

Lancée tout d'abord sur la question de la consommation, la marque DELAYAHE y a été la reine. N'est-elle pas encore et toujours la marque classique de la consommation. Et nulle autre ne songe à lui disputer ce titre si brillamment acquis.

Une des toutes premières, elle étudia le transport en commun par automobiles. Dix ans avant les marques actuellement en études sur cette question, les breacks automobiles DELAHAYE enthousiasmaient déjà le public. Des services urbains et ruraux fonctionnaient en France, aux colonies, à l'étranger avec des omnibus qui fonctionnent toujours et seule la marque DELAHAYE était sur la brèche.

Beaucoup découvrent aujourd'hui cette branche des transports automobiles en commun qui ne se doutent pas même qu'ils refont des études vieilles de sept ou huit ans et qui ne seront peut-être pas aussi heureuses.

En attendant, la marque DELAHAYE continue, et comme elle est maintenant forte d'une expérience que d'autres n'acquerront pas de sitôt, qu'elle est formidablement outillée, le développement de cette branche de l'industrie automobile lui devra ses plus belles pages.

Alors que beaucoup présentent des véhicules insuffisamment étudiés pour des services dont ils ne soupçonnent pas la dureté et les difficultés, la Société des Automobiles DELAHAYE se trouve à même de donner des assurances, des garanties de fonctionnement uniques. Et les entrepreneurs de transports en commun, les sociétés d'exploitation feront bien de peser ces garanties qui leur donneront toute confiance dans l'établissement de leurs usines.



Auto-Pompe à la Caserne de la rue Blanche.



CONDITIONS GÉNÉRALES

Les prix des châssis et voitures indiqués sur les tarifs sont absolument nets livrés à l'usine. Les accessoires tels que : pièces de rechange, phare, supplément de carrosserie, etc., sont facturés à part, et payables au comptant.

Les paiements des châssis et des voitures commandés se font : un tiers à la commande, le solde avant la livraison dans nos ateliers, payable en espèces ou chèque à vue sur Paris. Les conditions sont les mêmes quand des voitures ou châssis sont expédiés de quelque façon que ce soit.

En cas de retard dans le premier paiement, la livraison est retardée d'autant. Si le paiement dû à la livraison n'est pas effectué dans un délai de quinze jours du jour de la lettre d'avis de prise de livraison, nous pourrons la reporter une seule fois à la fin des livraisons en cours.

Toute modification demandée pendant l'exécution peut entraîner des frais supplémentaires pour les clients.

Les voitures complètes sont essayées sur route à nos frais. Les châssis sont livrés sans essais sur route. Ces essais ne sont faits que sur la demande des clients et suivant notre tarif. Ils sont faits avec les pneumatiques livrés avec le châssis ou la voiture. Ces essais sont payés d'avance en même temps que la livraison du châssis dans nos ateliers, et ne doivent retarder en rien le paiement du châssis, qui doit être fait dès qu'il est prêt à livrer.

Les expéditions sont faites aux risques et périls du destinataire : la marchandise étant vérifiée ou non par lui, avant le départ, et quelles que soient les conventions spéciales faites pour une expédition, même si cette expédition est faite à nos frais, nous déclinons toute responsabilité pour les vols et accidents survenant en cours de route.

Les accessoires, pièces détachées, voitures ou mécanismes réparés sont expédiés contre remboursement, en grande vitesse, sauf avis contraire.

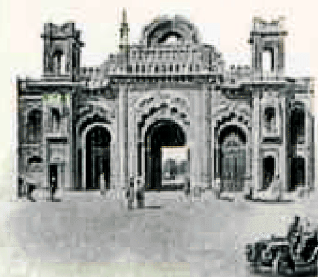
Nous laissons aux fabricants de pneumatiques la responsabilité relative à leurs produits.

Les voitures sont garanties contre tout vice de matière et de construction, pendant un délai de trois mois, du jour de l'avis annonçant que la voiture est prête, ou de la remise de la facture. Cette garantie est expressément limitée à la réparation gratuite de la voiture, rendue franco dans nos ateliers, sans que le client puisse prétendre de ce chef à une demande de dommages-intérêts. Nous ne garantissons pas les générateurs d'électricité.

Si les circonstances ne permettent pas que le travail soit exécuté dans nos ateliers, ladite garantie est limitée à la fourniture gratuite des pièces destinées à remplacer celles reconnues défectueuses, qui devront nous être envoyées pour la vérification. Les frais de transport et d'emballage de ces pièces à l'aller et au retour sont à la charge de nos clients.



Environs de Salzbourg.



A Lucknow (Indes anglaises).

Les Alpes du Tyrol.



Lorsqu'une voiture nous est envoyée en réparation par le chemin de fer, nous déclinons toute responsabilité pour son déchargement, soit au chemin de fer, soit dans nos ateliers.

Lorsqu'une voiture nous est envoyée en réparation, nous ne pouvons nous rendre compte du travail à faire, qu'en démontant les parties à réparer, pour pouvoir établir un devis. Si le client n'accepte pas le devis, il nous devra toujours le démontage et le remontage, et nous n'acceptons, dans ce cas, aucune responsabilité si la voiture marche moins bien après le remontage que lorsqu'on nous l'a remise.

Les réparations sont payables au comptant avant la livraison. Les expéditions des pièces à réparer doivent être faites en port payé. Leur retour est fait en port dû.

En cas d'erreur dans les expéditions de pièces détachées, nous n'acceptons de responsabilité que si on nous a envoyé les pièces anciennes comme échantillons.

Nous déclinons toute responsabilité, et n'acceptons aucune réduction dans les réglements faits par les Compagnies d'assurances pour le compte de nos clients qui restent débiteurs vis à vis de nous, de la totalité du montant du devis ou de la facture.

Les châssis et les voitures neufs ou réparés devront être reçus par nos clients, ou s'ils ne peuvent le faire eux-mêmes, ils devront faire procéder à la réception dans notre usine; cette réception dégage complètement notre responsabilité. Nous ne faisons les expéditions, sans réception préalable, que sur la demande de nos clients et sous leur entière responsabilité.

Les clients devront prendre livraison des châssis ou voitures neufs ou réparés, dans la huitaine qui suivra l'avis que leur voiture ou châssis est prêt, ou la remise de la facture. Dans le cas contraire, nous nous réservons le droit de mettre la voiture ou châssis dans un garage, aux frais de ces derniers. Nous nous réservons le même droit dans le cas où, huit jours après l'envoi d'un devis pour la réparation d'une voiture, nous n'aurions pas reçu l'ordre d'exécuter ladite réparation.

Nous tenons à être exacts dans les délais de livraisons que nous donnons; cependant, nous n'acceptons aucune responsabilité en cas de retard dans la livraison.

Chaque acheteur a droit au petit apprentissage indispensable pour s'initier à la conduite de sa voiture, et comportant deux ou trois leçons. Il est responsable des avaries ou accidents provenant de son fait durant cet apprentissage, et de même pour son mécanicien.

L'acheteur peut envoyer son mécanicien en apprentissage, mais nous déclinons toute responsabilité en cas d'accident de quelque nature qu'il soit, suivant notre réglement spécial.

Nous mettons à la disposition de nos clients, sous leur entière responsabilité au point de vue de la loi sur les accidents, des mécaniciens pour les accompagner en province ou aller réparer les voitures, à raison de 1 fr. 50 l'heure et minimum de 11 heures par jour.

Pour toutes les réparations faites par nos hommes en dehors de nos ateliers, il ne nous est pas possible d'accepter aucune responsabilité, ne pouvant nous-mêmes surveiller nos hommes; et nous ne le faisons que pour être agréable à nos clients, et pour des réparations insignifiantes. Pour toutes réparations jugées par nous assez importantes, la voiture doit nous être expédiée dans nos ateliers.

Toute journée commencée est due, ainsi que les frais de séjour et de voyage en seconde classe. Ne sachant jamais combien de temps les mécaniciens resteront chez le client, ils prendront toujours un billet simple.

Quand une voiture aura été transformée, modifiée ou réparée en dehors de nos ateliers, soit par un mécanicien étranger, soit par un mécanicien fourni par nous, nous déclinons toute responsabilité.

Nos agents, vis à vis de leurs acheteurs, sont responsables des engagements qu'ils prennent en dehors de nos conditions.

En cas de contestation, le Tribunal de la Seine sera le seul compétent, de convention expresse, nos dispositions, acceptation de réglement ou expédition contre remboursement ou expédition à notre charge ou à la charge du client, n'opérant ni novation, ni dérogation à cette clause attributive de juridiction.



En Espagne.



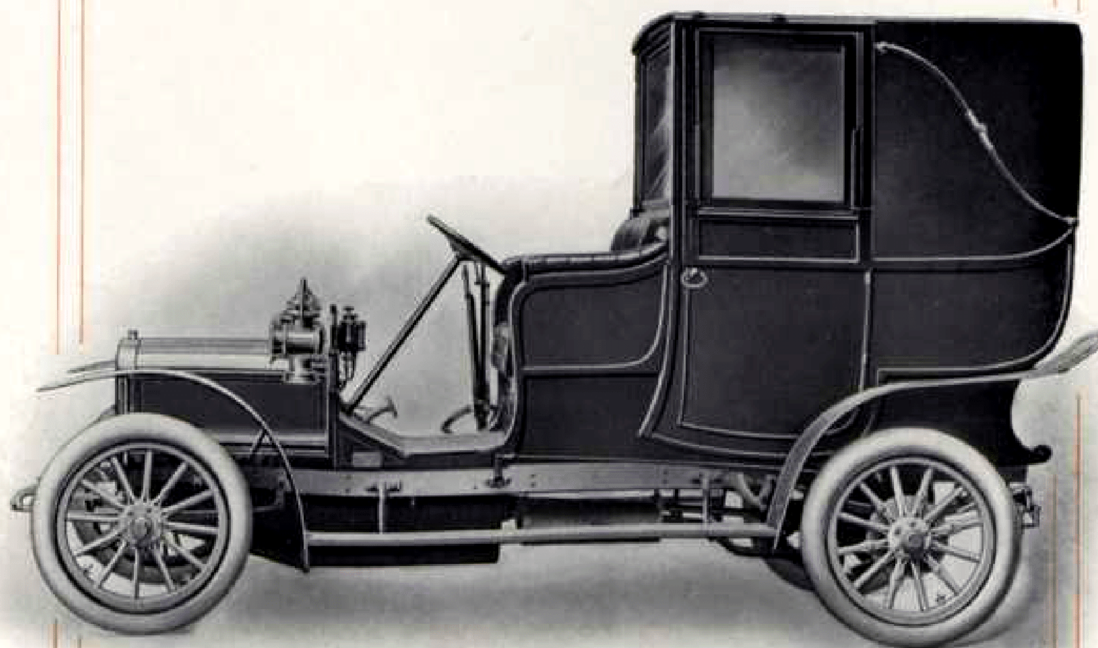
Service public au Tréport.



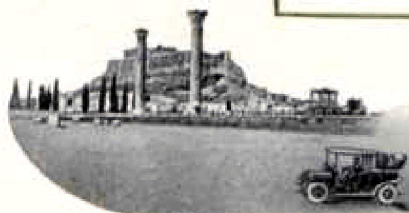
J. Barreau, Paris.

Estampe originale en Couleurs d'HARRY ELIOTT
offerte a ses clients par la
Société des AUTOMOBILES DELAHAYE





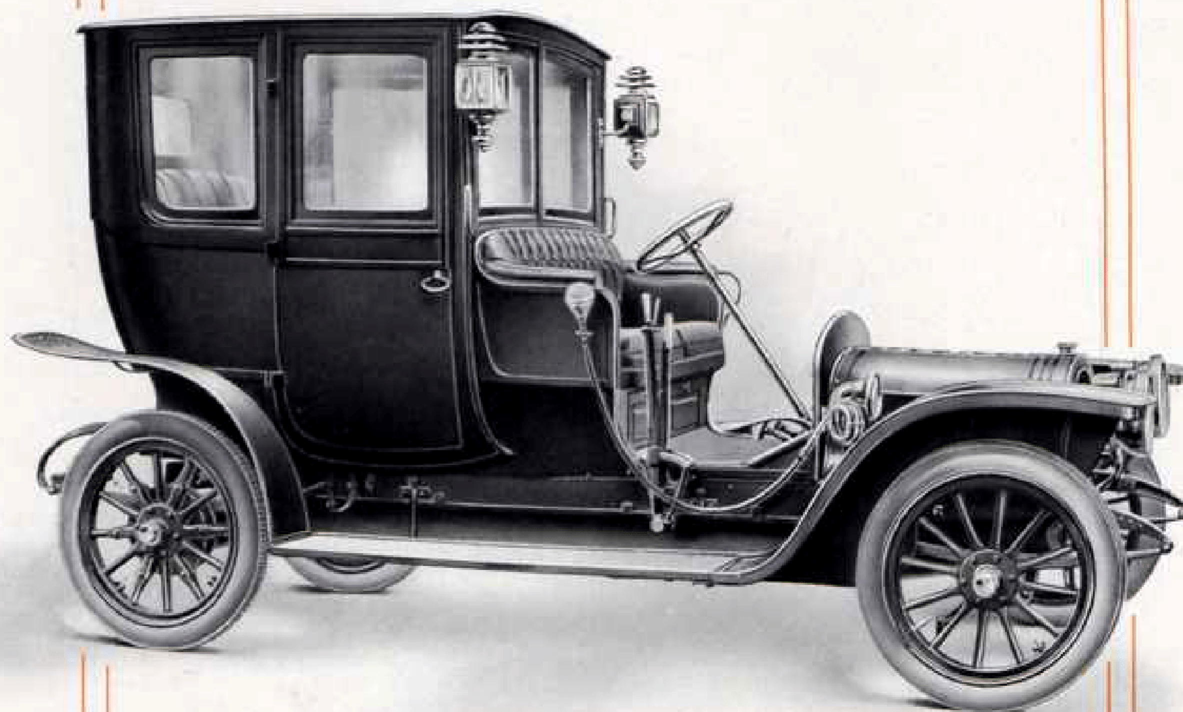
LANDAULET 2 PLACES



A Athènes.



En Norwège.

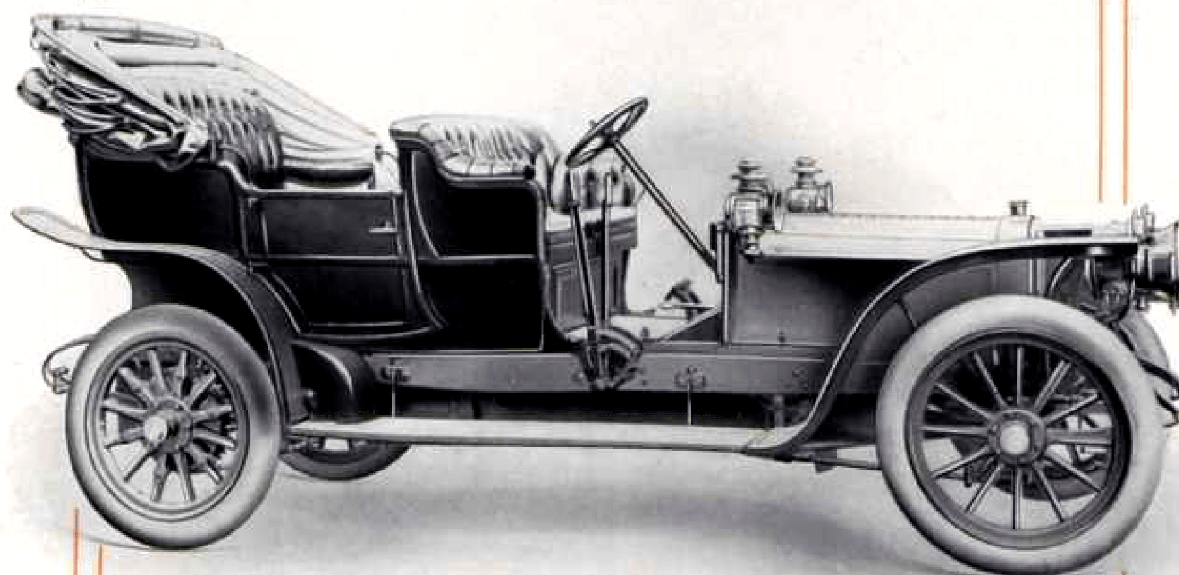


COUPÉ-LIMOUSINE 4 PLACES



Au Lac de Lucerne


Aux Pyramides.



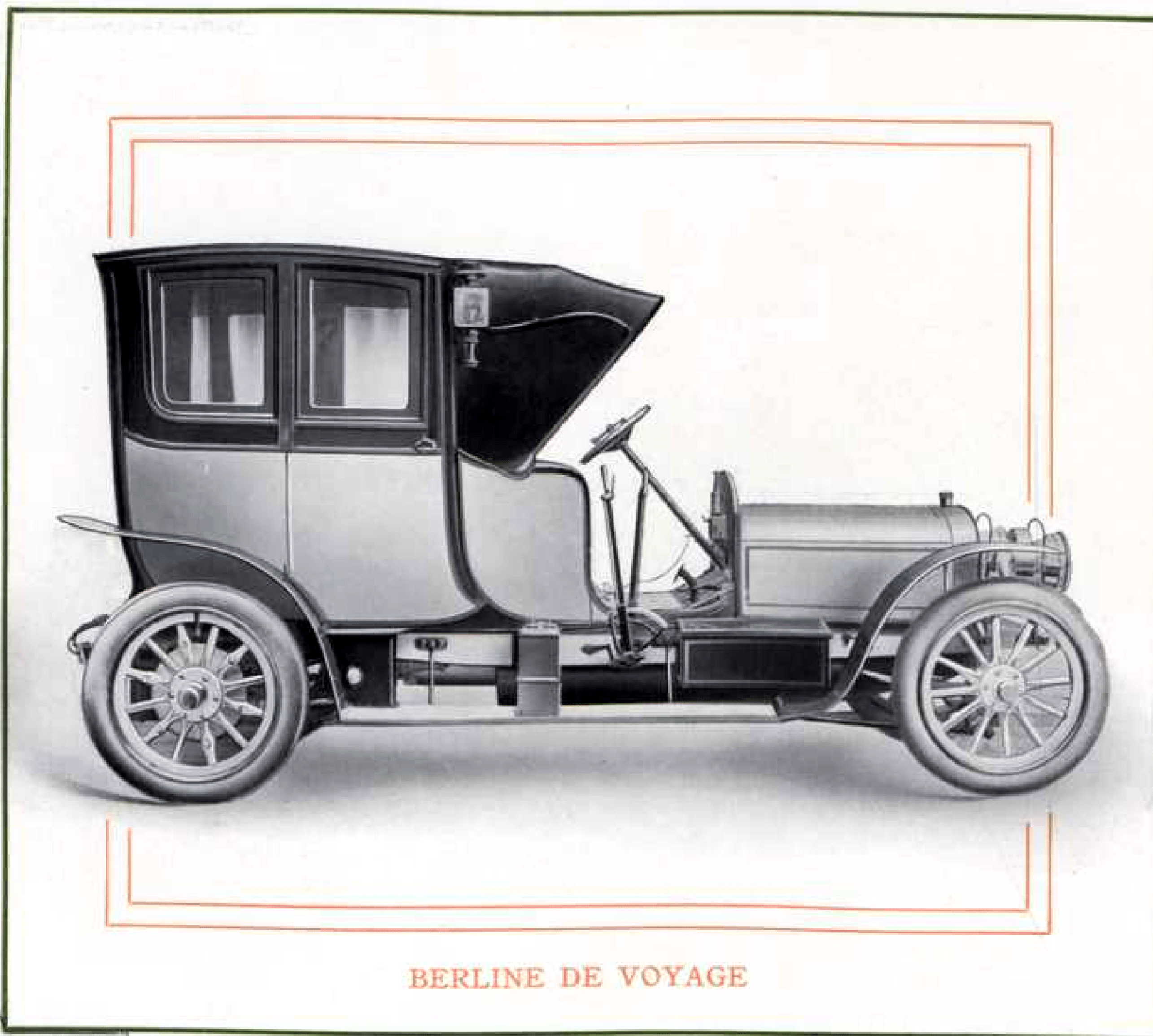
DOUBLE-PHAÉTON 4 PLACES

En Égypte.



En Danemark.





BERLINE DE VOYAGE



Traversée du Pô.



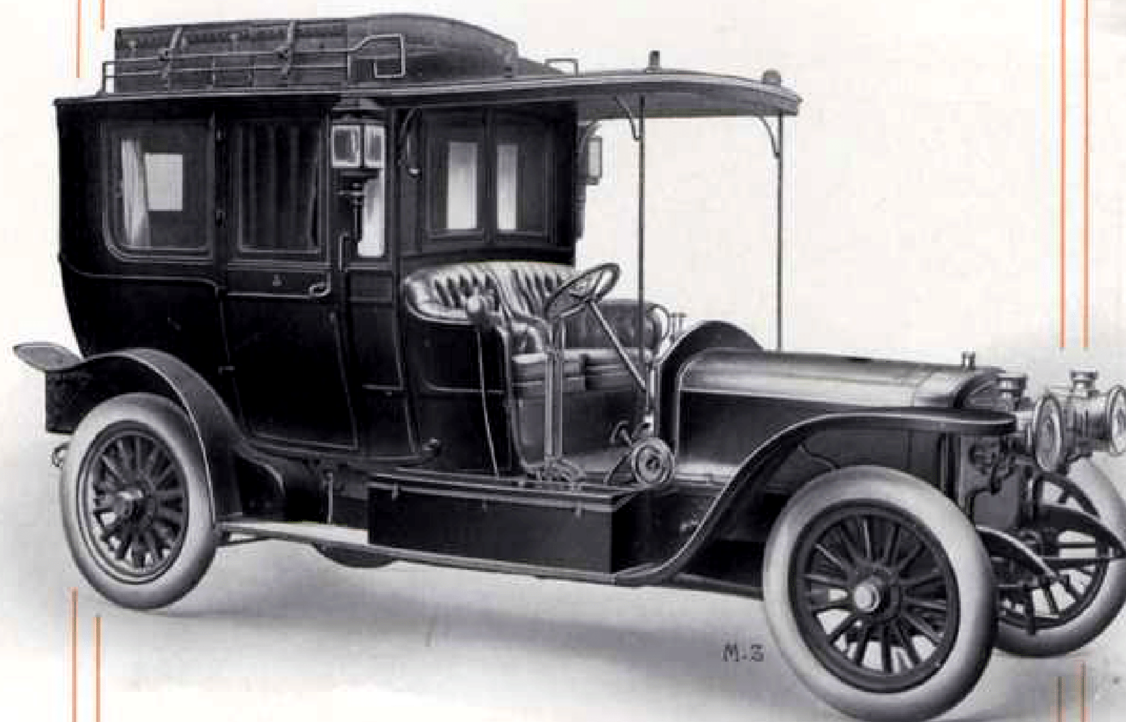
A Ostende.



En Grèce



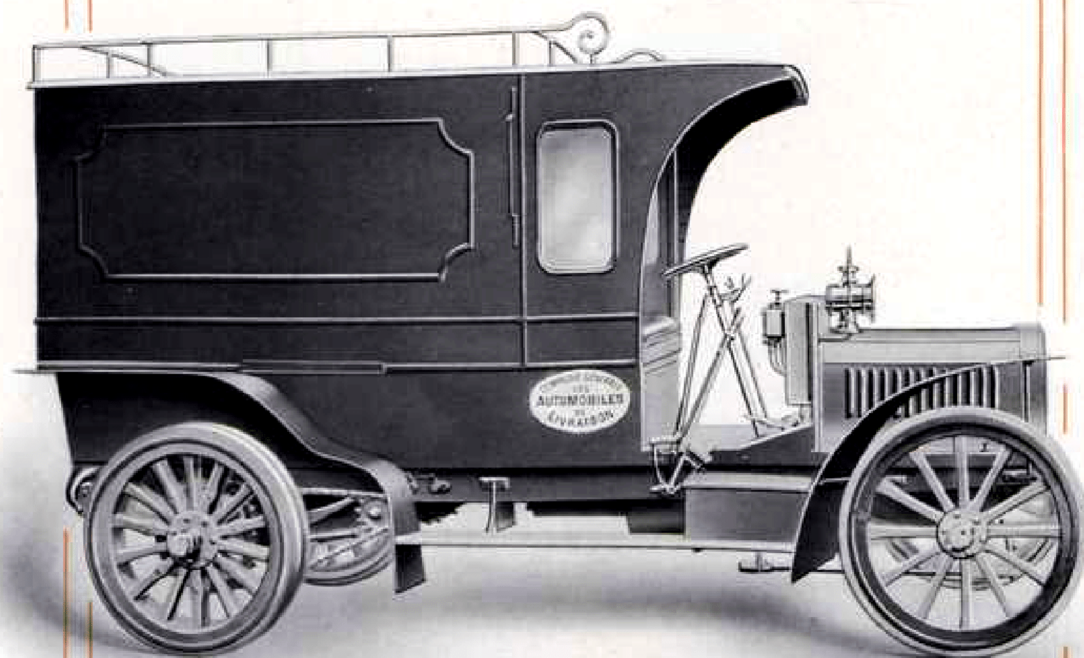
Dans le Désert.



LIMOUSINE-SALON 8 PLACES

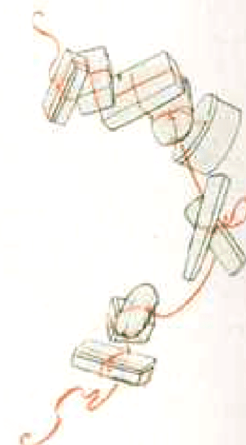


Mme la Duchesse d'Uzès
à la Chasse.



VOITURE DE LIVRAISON





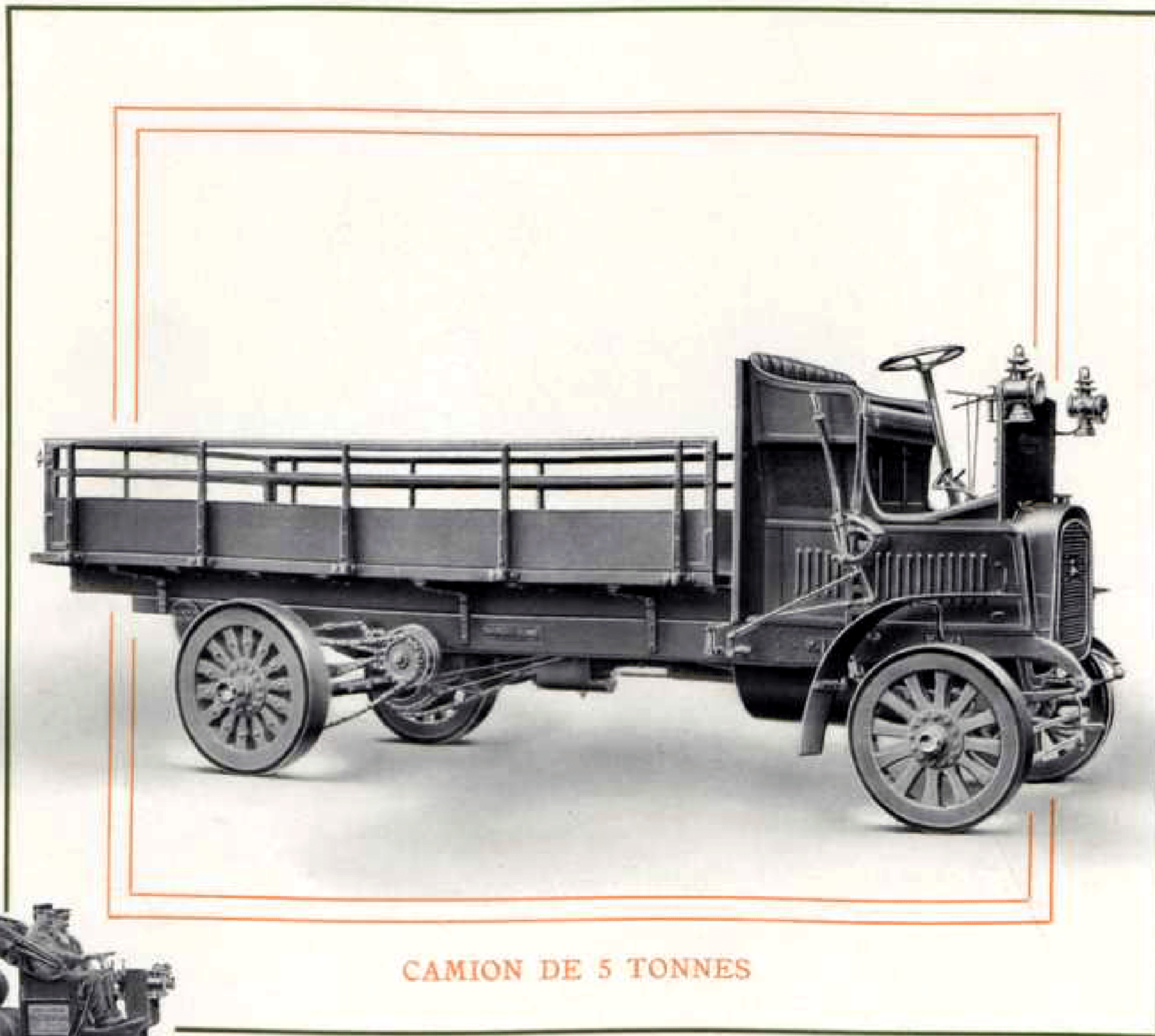


OMNIBUS 36 PLACES



Transport en commun à Pitigliano (Italie)





CAMION DE 5 TONNES



